**Deutscher Bundestag**
**3. Wahlperiode**

**Drucksache 424**

**Bundesrepublik Deutschland**
**Der Bundeskanzler**

4 — 45002 — 2353/58 V

Bonn, den 9. Juni 1958

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

# Entwurf eines Gesetzes über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Abkommen vom 19. Juni 1948 über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen

nebst Begründung und den Wortlaut des Abkommens in englischer, französischer und spanischer Sprache sowie deutscher Übersetzung mit einer Denkschrift (Anlage 1) mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 192. Sitzung am 2. Mai 1958 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Entwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Die Eingangsworte des Ratifikations-Gesetzentwurfs sind wie folgt zu fassen:

„Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:"

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger
Bad Godesberg, Goethestr. 54, Telefon 3551

Begründung

Das Gesetz bedarf nach Artikel 84 Abs. 1 GG der Zustimmung des Bundesrates, weil in Artikel XIV des Abkommens auch das Verwaltungsverfahren von Landesbehörden geregelt wird. Eine Verwaltungstätigkeit von Landesbehörden kommt insbesondere bei der unmittelbaren Einholung und Erteilung von Auskünften über Luftfahrzeuge, Ersatzteillager und Flugzeugunfälle in Frage.

Im übrigen hat der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen erhoben.

Die Bundesregierung widerspricht dem Änderungsvorschlag des Bundesrates, weil in Artikel XIV des Genfer Abkommens das Verwaltungsverfahren in den Ländern gemäß Artikel 84 Abs. 1 GG nicht geregelt wird.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

**Ludwig Erhard**

# Entwurf eines Gesetzes über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Abkommen vom 19. Juni 1948 über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem in Genf am 19. Juni 1948 unterzeichneten Abkommen über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am ..... in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel XXI Abs. 3 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

## Begründung

Deutschland war auf der Genfer Konferenz im Juni 1948 nicht vertreten; die Bundesrepublik hat auch nachträglich das Abkommen über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen vom 19. Juni 1948 nicht gezeichnet. Das Abkommen hat erhebliche Bedeutung für die deutsche Luftfahrt, weil es die internationale Anerkennung von Rechten an deutschen Luftfahrzeugen gewährleistet und dadurch die Kreditfähigkeit der Luftfahrtunternehmen fördert. Es ist daher geboten, daß die Bundesrepublik dem Genfer Abkommen beitritt.

**Zu Artikel 1**

Der Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Abkommen bedarf gemäß Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 GG der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, weil das Abkommen sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht. Es regelt die Verpfändung von Luftfahrzeugen und ergänzt damit das bürgerliche Recht (Artikel 74 Nr. 1 GG).

**Zu Artikel 2**

Das Abkommen soll auch für Berlin gelten. Das Gesetz enthält deshalb die übliche Berlin-Klausel.

**Zu Artikel 3**

*Absatz 1* entspricht den Erfordernissen des Artikels 82 Abs. 2 GG.

*Absatz 2:* Der Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Abkommen wird völkerrechtlich am neunzigsten Tage nach Hinterlegung der Beitrittsurkunde im Archiv der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation wirksam (Artikel XXI Abs. 3 des Abkommens). Dieser Tag ist ebenfalls im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

# Abkommen über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen

# Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft

# Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef

# Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves

WHEREAS the International Civil Aviation Conference, held at Chicago in November-December 1944, recommended the early adoption of a Convention dealing with the transfer of title to aircraft,

WHEREAS it is highly desirable in the interest of the future expansion of international civil aviation that rights in aircraft be recognised internationally,

THE UNDERSIGNED, duly authorized, HAVE AGREED, on behalf of their respective Governments, AS FOLLOWS:

Article I

(1) The Contracting States undertake to recognise:

(a) rights of property in aircraft;

(b) rights to acquire aircraft by purchase coupled with possession of the aircraft;

(c) rights to possession of aircraft under leases of six months or more;

(d) mortgages, hypotheques and similar rights in aircraft which are contractually created as security for payment of an indebtedness;

provided that such rights

(i) have been constituted in accordance with the law of the Contracting State in which the aircraft was registered as to nationality at the time of their constitution, and

(ii) are regularly recorded in a public record of the Contracting State in which the aircraft is registered as to nationality.

The regularity of successive recordings in different Contracting States shall be determined in accordance with the law of the State where the aircraft was registered as to nationality at the time of each recording.

(2) Nothing in this Convention shall prevent the recognition of any rights in aircraft under the law of any Contracting State; but Contracting States shall not admit or recognise any right as taking priority over the rights mentioned in paragraph (1) of this Article.

Article II

(1) All recordings relating to a given aircraft must appear in the same record.

(2) Except as otherwise provided in this Convention, the effects of the recording of any right mentioned in Article I, paragraph (1), with regard to third parties shall be determined according to the law of the Contracting State where it is recorded.

(3) A Contracting State may prohibit the recording of any right which cannot validly be constituted according to its national law.

CONSIDÉRANT que la Conférence de l'aviation civile internationale, réunie à Chicago aux mois de novembre et décembre 1944, a recommandé l'adoption à une date rapprochée d'une Convention concernant le transfert de propriété d'aéronefs,

CONSIDÉRANT qu'il est hautement désirable, dans l'intérêt de l'expansion future de l'aviation civile internationale, que des droits sur aéronef soient internationalement reconnus,

LES SOUSSIGNÉS dûment autorisés, SONT CONVENUS, au nom de leurs Gouvernements respectifs, DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

Article I

(1) Les Etats contractants s'engagent à reconnaître:

(a) le droit de propriété sur aéronef,

(b) le droit pour le détenteur d'un aéronef d'en acquérir la propriété par voie d'achat,

(c) le droit d'utiliser un aéronef en exécution d'un contrat de location consenti pour une durée de six mois au moins,

(d) l'hypothèque, le « mortgage » et tout droit similaire sur un aéronef créé conventionnellement en garantie du paiement d'une dette,

à condition que de tels droits soient

(i) constitués conformément à la loi de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé lors de leur constitution, et

(ii) régulièrement inscrits sur le registre public de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé.

La régularité des inscriptions successives dans différents Etats contractants est déterminée d'après la loi de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé au moment de chaque inscription.

(2) Aucune disposition de la présente Convention n'interdit aux Etats contractants de reconnaître, par application de leur loi nationale, la validité d'autres droits grevant un aéronef. Toutefois, aucun droit préférable à ceux énumérés au paragraphe (1) du présent Article ne doit être admis ou reconnu par les Etats contractants.

Article II

(1) Toutes inscriptions relatives à un aéronef sont effectuées sur le même registre.

(2) Sauf disposition contraire de la présente Convention, les effets à l'égard des tiers de l'inscription d'un des droits énumérés au paragraphe (1) de l'Article I sont déterminés conformément à la loi de l'État contractant où ce droit est inscrit.

(3) Tout Etat contractant peut interdire l'inscription d'un droit sur un aéronef qui ne pourrait être valablement constitué aux termes de sa loi nationale.

*(Übersetzung)*

CONSIDERANDO: Que la Conferencia de Aviación Civil Internacional, reunida en Chicago en los meses de noviembre y diciembre de 1944, recomendó la pronta adopción de un Convenio relativo a la transferencia de propiedad de aeronaves;

CONSIDERANDO: Que es muy conveniente, para la expansión futura de la aviación civil internacional, que sean reconocidos internacionalmente los derechos sobre aeronaves,

LOS ABAJO FIRMANTES, debidamente autorizados, HAN LLEGADO A UN ACUERDO, en nombre de sus Gobiernos respectivos, SOBRE LAS DISPOSICIONES SIGUIENTES:

Artículo I

(1) Los Estados contratantes se comprometen a reconocer:

(a) el derecho de propiedad sobre aeronaves;

(b) el derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra;

(c) el derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo;

(d) la hipoteca, "mortgage" y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda;

a condición que tal derecho haya sido:

(i) constituido conforme a la ley del Estado contratante en el cual la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución, y

(ii) debidamente inscripto en el registro público del Estado contratante en el cual esté matriculada la aeronave.

La formalidad de las inscripciones sucesivas en diferentes Estados contratantes se determinará de conformidad con la ley del Estado contratante en el cual la aeronave esté matriculada al tiempo de cada inscripción.

(2) Ninguna disposición del presente Convenio, impedirá a los Estados contratantes reconocer, por aplicación de su ley nacional, la validez de otros derechos que graven una aeronave. No obstante, ningún derecho preferente a aquellos enumerados en el inciso (1) del presente artículo, deberá ser admitido o reconocido por los Estados contratantes.

Artículo II

(1) Todas las inscripciones relativas a una aeronave deben constar en el mismo registro.

(2) Salvo disposición en contrario del presente Convenio, los efectos de la inscripción de alguno de los derechos enumerados en el inciso (1) del artículo I, con respecto a terceros, se determinarán conforme a la ley del Estado contratante donde tal derecho esté inscripto.

(3) Cada Estado contratante podrá impedir la inscripción de un derecho sobre una aeronave, que no pueda ser válidamente constituído conforme a su ley nacional.

IN DER ERWÄGUNG, daß die Konferenz über die internationale Zivilluftfahrt im November und Dezember 1944 in Chikago die baldige Annahme eines Abkommens über die Übertragung von Rechten an Luftfahrzeugen empfohlen hat,

IN DER ERWÄGUNG, daß es im Interesse einer künftigen Ausdehnung der internationalen Zivilluftfahrt in hohem Maße erwünscht ist, daß Rechte an Luftfahrzeugen international anerkannt werden,

SIND DIE gehörig bevollmächtigten UNTERZEICHNETEN im Namen ihrer Regierungen WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

Artikel I

(1) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, anzuerkennen:

a. das Eigentumsrecht an Luftfahrzeugen;

b. das Recht des Besitzers eines Luftfahrzeugs, Eigentum durch Kauf zu erwerben;

c. das Recht zum Besitz eines Luftfahrzeugs auf Grund eines für einen Zeitraum von sechs oder mehr Monaten abgeschlossenen Mietvertrages;

d. besitzlose Pfandrechte („mortgages"), Hypotheken und ähnliche Rechte an einem Luftfahrzeug, die vertraglich als Sicherheit für die Erfüllung einer Schuld begründet sind,

unter der Voraussetzung, daß diese Rechte

i. gültig entstanden sind nach dem Recht des Vertragsstaates, in dem das Luftfahrzeug zur Zeit ihrer Begründung (als staatszugehörig) eingetragen war, und

ii. ordnungsgemäß eingetragen sind in einem öffentlichen Buch des Vertragsstaates, in welchem das Luftfahrzeug eingetragen ist.

Die Ordnungsmäßigkeit aufeinander folgender Eintragungen in verschiedenen Vertragsstaaten bestimmt sich nach dem Recht des Vertragsstaates, in dessen Gebiet das Luftfahrzeug zur Zeit der jeweiligen Eintragung des Rechts eingetragen war.

(2) Keine Bestimmung dieses Abkommens hindert die Vertragsstaaten, in ihrer Gesetzgebung andere Rechte an Luftfahrzeugen anzuerkennen. Die Vertragsstaaten werden jedoch nicht zulassen oder anerkennen, daß ein Recht den in Absatz 1 genannten Rechten im Range vorgeht.

Artikel II

(1) Alle ein Luftfahrzeug betreffenden Eintragungen müssen in dem gleichen öffentlichen Buch erfolgen.

(2) Soweit dieses Abkommen nichts Abweichendes vorsieht, bestimmen sich die Wirkungen der Eintragung eines der in Artikel I Absatz 1 genannten Rechte gegenüber Dritten nach den Gesetzen des Vertragsstaates, in welchem dieses Recht eingetragen ist.

(3) Jeder Vertragsstaat kann die Eintragung eines Rechts an einem Luftfahrzeug untersagen, das nach seinen nationalen Gesetzen nicht wirksam begründet werden kann.

Article III

(1) The address of the authority responsible for maintaining the record must be shown on every aircraft's certificate of registration as to nationality.

(2) Any person shall be entitled to receive from the authority duly certified copies or extracts of the particulars recorded. Such copies or extracts shall constitute prima facie evidence of the contents of the record.

(3) If the law of a Contracting State provides that the filing of a document for recording shall have the same effect as the recording, it shall have the same effect for the purposes of this Convention. In that case, adequate provision shall be made to ensure that such document is open to the public.

(4) Reasonable charges may be made for services performed by the authority maintaining the record.

Article IV

(1) In the event that any claims in respect of:

(a) compensation due for salvage of the aircraft, or

(b) extraordinary expenses indispensable for the preservation of the aircraft

give rise, under the law of the Contracting State where the operations of salvage or preservation were terminated, to a right conferring a charge against the aircraft, such right shall be recognised by Contracting States and shall take priority over all other rights in the aircraft.

(2) The rights enumerated in paragraph (1) shall be satisfied in the inverse order of the dates of the incidents in connexion with which they have arisen.

(3) Any of the said rights may, within three months from the date of the termination of the salvage or preservation operations, be noted on the record.

(4) The said rights shall not be recognised in other Contracting States after expiration of the three months mentioned in paragraph (3) unless, within this period,

(a) the right has been noted on the record in conformity with paragraph (3), and

(b) the amount has been agreed upon or judicial action on the right has been commenced. As far as judicial action is concerned, the law of the forum shall determine the contingencies upon which the three months period may be interrupted or suspended.

(5) This Article shall apply notwithstanding the provisions of Article I, paragraph (2).

Article V

The priority of a right mentioned in Article I, paragraph (1) (d), extends to all sums thereby secured. However, the amount of interest included shall not exceed that accrued during the three years prior to the execution proceedings together with that accrued during the execution proceedings.

Article III

(1) L'adresse du service chargé de la tenue du registre est indiquée sur le certificat d'immatriculation de tout aéronef.

(2) Toute personne peut se faire délivrer par ce service des expéditions, copies ou extraits certifiés conformes qui font foi jusqu'à preuve contraire des énonciations du registre.

(3) Si la loi d'un État contractant prévoit que la mise sous dossier d'un document tient lieu de l'inscription, cette mise sous dossier a les mêmes effets que l'inscription aux fins de la Convention. Dans ce cas, toutes dispositions sont prises pour que ce document soit accessible au public.

(4) Des taxes raisonnables peuvent être perçues à l'occasion de toutes opérations effectuées par le service chargé de la tenue du registre.

Article IV

(1) Les Etats contractants reconnaissent que les créances afférentes:

(a) aux rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef,

(b) aux frais extraordinaires indispensables à la conservation de l'aéronef,

sont préférables à tous autres droits et créances grevant l'aéronef, à la condition d'être privilégiés et assortis d'un droit de suite au regard de la loi de l'Etat contractant où ont pris fin les opérations de sauvetage ou de conservation.

(2) Les créances énumérées au paragraphe (1) du présent Article prennent rang dans l'ordre chronologique inverse des événements qui les ont fait naître.

(3) Elles peuvent faire l'objet d'une mention au registre dans les trois mois à compter de l'achèvement des opérations qui leur ont donné naissance.

(4) Les Etats contractants s'interdisent à l'expiration du délai de trois mois ci-dessus prévu de reconnaître les sûretés dont il s'agit, à moins qu'au cours dudit délai:

(a) la créance privilégiée ne fasse l'objet d'une mention au registre conformément au paragraphe (3),

(b) le montant de la créance ne soit fixé amiablement ou qu'une action judiciaire concernant cette créance ne soit introduite. Dans ce cas la loi du tribunal saisi détermine les causes d'interruption ou de suspension du délai.

(5) Les dispositions du présent Article s'appliquent nonobstant celles du paragraphe (2) de l'Article I.

Article V

La priorité qui s'attache aux droits mentionnés au paragraphe (1) (d) de l'Article I s'étend à toutes les sommes garanties. Toutefois, en ce qui concerne les intérêts, la priorité n'est accordée qu'à ceux échus au cours des trois années antérieures à l'ouverture de la procédure d'exécution et au cours de cette dernière.

Artículo III

(1) La ubicación de la oficina encargada de llevar el registro deberá indicarse en el certificado de matrícula de toda aeronave.

(2) Cualquiera persona podrá obtener de la oficina encargada de llevar el registro, certificados, copias o extractos de las inscripciones, debidamente autenticados, los cuales harán fé del contenido del registro, salvo prueba en contrario.

(3) Si la ley de un Estado contratante prevé que la recepción de un documento equivale a su inscripción, esta recepción surtirá los mismos efectos que la inscripción para los fines del presente Convenio. En este caso se tomarán las medidas adecuadas para que tales documentos sean accesibles al público.

(4) Podrán cobrarse derechos razonables por cualquier servicio efectuado por la oficina encargada del registro.

Artículo IV

(1) Los Estados contratantes reconocerán que los créditos originados:

(a) por las remuneraciones debidas por el salvamento de la aeronave;

(b) por los gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la aeronave,

serán preferentes a cualesquiera otros derechos y créditos que graven la aeronave, a condición de que sean privilegiados y provistos de efectos persecutorios de acuerdo con la ley del Estado contratante donde hayan finalizado las operaciones de salvamento o de conservación.

(2) Los créditos enumerados en el inciso (1) del presente artículo, adquieren preferencia en orden cronológico inverso a los acontecimientos que los originaron.

(3) Tales créditos podrán ser objeto de anotación en el registro, dentro de los tres meses a contar de la fecha de terminación de las operaciones que los hayan originado.

(4) Los Estados contratantes no reconocerán tales gravamenes después de la expiración del plazo de tres meses previsto en el inciso (3), salvo que dentro de ese plazo:

(a) dicho crédito privilegiado haya sido objeto de anotación en el registro conforme al inciso (3),

(b) el monto del crédito haya sido fijado de común acuerdo o una acción judicial haya sido iniciada con relación a ese crédito. En este caso, la ley del tribunal que conozca la causa determinará los motivos de interrupción o de suspensión del plazo.

(5) Las disposiciones del presente artículo se aplicarán no obstante las del inciso (2) del artículo I.

Artículo V

La preferencia acordada a los derechos mencionados en el inciso (1), artículo I, apartado (d), se extiende a todas las sumas garantizadas. Sin embargo, en lo que concierne a los intereses, dicha preferencia sólo se aplicará a los devengados en los tres años anteriores a la iniciación de la ejecución y durante el transcurso de ésta.

Artikel III

(1) Die Adresse der mit der Führung des Buches betrauten Behörde ist auf dem die Staatszugehörigkeit des Luftfahrzeugs beurkundenden Eintragungsschein zu vermerken.

(2) Jedermann ist berechtigt, von dieser Behörde beglaubigte Abschriften oder Auszüge aus den Eintragungen zu verlangen. Bis zum Beweise des Gegenteils wird vermutet, daß die Abschriften oder Auszüge den Inhalt des Buches richtig wiedergeben.

(3) Sofern nach dem Recht eines Vertragsstaates der Eingang einer Urkunde bei der Buchbehörde die gleiche Rechtswirkung hat wie die Eintragung selbst, gilt diese Rechtswirkung auch für die Zwecke des Abkommens. In diesem Fall ist durch geeignete Vorkehrungen sicherzustellen, daß die Urkunde der Öffentlichkeit zugänglich ist.

(4) Für die Tätigkeit der Buchbehörde dürfen angemessene Gebühren erhoben werden.

Artikel IV

(1) Sind nach dem Recht eines Vertragsstaates, in dem Bergungs- oder Erhaltungsmaßnahmen an einem Luftfahrzeug zum Abschluß gekommen sind, Ansprüche entstanden

a. wegen Entschädigung für die Bergung des Luftfahrzeugs
oder

b. wegen außerordentlicher, zur Erhaltung des Luftfahrzeugs unumgänglich erforderlicher Aufwendungen

und begründen diese Ansprüche ein mit Vorrang ausgestattetes dingliches Recht an einem Luftfahrzeug, so wird dieses Recht von den Vertragsstaaten anerkannt und erhält Vorrang vor allen anderen Rechten an dem Luftfahrzeug.

(2) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Rechte werden in umgekehrter Reihenfolge der Ereignisse, durch die sie entstanden sind, befriedigt.

(3) Jedes dieser Rechte kann innerhalb von drei Monaten nach Beendigung der Bergungs- oder Erhaltungsmaßnahmen in dem öffentlichen Buch vorgemerkt werden.

(4) Diese Rechte werden nach Ablauf der in Absatz 3 erwähnten drei Monate in anderen Vertragsstaaten nicht mehr anerkannt, sofern nicht innerhalb dieses Zeitraumes

a. das Recht in dem öffentlichen Buch nach Absatz 3 vorgemerkt worden ist
und

b. über den Betrag eine Vereinbarung zustande gekommen oder ein gerichtliches Verfahren über das Recht eingeleitet worden ist. Im Fall eines gerichtlichen Verfahrens bestimmen sich die Voraussetzungen, unter denen die dreimonatige Frist unterbrochen oder gehemmt wird, nach dem Recht des angerufenen Gerichts.

(5) Dieser Artikel findet ungeachtet der Vorschriften des Artikels I Absatz 2 Anwendung.

Artikel V

Der Vorrang der in Artikel I Absatz 1 Buchstabe d genannten Rechte erstreckt sich auf alle durch sie gesicherten Beträge. Für Zinsen gilt jedoch dieser Vorrang nur hinsichtlich der Beträge, die in den letzten drei Jahren vor der Eröffnung oder während der Durchführung des Vollstreckungsverfahrens aufgelaufen sind.

Article VI

In case of attachement or sale of an aircraft in execution, or of any right therein, the Contracting States shall not be obliged to recognise, as against the attaching or executing creditor or against the purchaser, any right mentioned in Article I, paragraph (1), or the transfer of any such right, if constituted or effected with knowledge of the sale or execution proceedings by the person against whom the proceedings are directed.

Article VI

En cas de saisie ou de vente forcée d'un aéronef ou d'un droit sur aéronef, les Etats contractants ne sont pas tenus de reconnaître au préjudice soit du créancier saisissant ou poursuivant, soit de l'acquéreur, la constitution ou le transfert de l'un des droits énumérés au paragraphe (1) de l'Article I par celui contre lequel est poursuivie la procédure de vente ou d'exécution, alors qu'il en avait connaissance.

Article VII

(1) The proceedings of a sale of an aircraft in execution shall be determined by the law of the Contracting State where the sale takes place.

(2) The following provisions shall however be observed:

(a) The date and place of the sale shall be fixed at least six weeks in advance.

(b) The executing creditor shall supply to the Court or other competent authority a certified extract of the recordings concerning the aircraft. He shall give public notice of the sale at the place where the aircraft is registered as to nationality, in accordance with the law there applicable, at least one month before the day fixed, and shall concurrently notify by registered letter, if possible by air mail, the recorded owner and the holders of recorded rights in the aircraft and of rights noted on the record under Article IV, paragraph (3), according to their addresses as shown on the record.

(3) The consequences of failure to observe the requirements of paragraph (2) shall be as provided by the law of the Contracting State where the sale takes place. However, any sale taking place in contravention of the requirements of that paragraph may be annulled upon demand made within six months from the date of the sale by any person suffering damage as the result of such contravention.

(4) No sale in execution can be effected unless all rights having priority over the claim of the executing creditor in accordance with this Convention which are established before the competent authority, are covered by the proceeds of sale or assumed by the purchaser.

(5) When injury or damage is caused to persons or property on the surface of the Contracting State where the execution sale takes place, by any aircraft subject to any right referred to in Article I held as security for an indebtedness, unless adequate and effective insurance by a State or an insurance undertaking in any State has been provided by or on behalf of the operator to cover such injury or damage, the national law of such Contracting State may provide in case of the seizure of such aircraft or any other aircraft owned by the same person and encumbered with any similar right held by the same creditor:

(a) that the provisions of paragraph (4) above shall have no effect with regard to the person suffering such injury or damage or his representative if he is an executing creditor;

Article VII

(1) Les procédures de vente forcée d'un aéronef sont celles prévues par la loi de l'Etat contractant où la vente est effectuée.

(2) Les dispositions suivantes doivent, toutefois, être respectées:

(a) la date et le lieu de la vente sont fixés six semaines au moins à l'avance;

(b) le créancier saisissant doit remettre au tribunal ou à toute autre autorité compétente un extrait certifié conforme des inscriptions concernant l'aéronef. Il doit, un mois au moins avant le jour fixé pour la vente, en faire l'annonce au lieu où l'aéronef est immatriculé conformément aux dispositions de la loi locale et prévenir, par lettre recommandée envoyée, si possible par poste aérienne, aux adresses portées sur le registre, le propriétaire ainsi que les titulaires de droits ou de créances privilégiées mentionnées au registre conformément au paragraphe (3) de l'Article IV.

(3) Les conséquences de l'inobservation des dispositions du paragraphe (2) sont celles prévues par la loi de l'Etat contractant où la vente est effectuée. Néanmoins, toute vente effectuée en contravention des règles définies dans ce paragraphe peut être annulée sur demande introduite dans les six mois à compter de la vente, par toute personne ayant subi un préjudice du fait de cette inobservation.

(4) Aucune vente forcée ne peut être effectuée si les droits dont il est justifié devant l'autorité compétente et qui sont préférables, aux termes de la présente Convention, à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints grâce au prix de la vente ou ne sont pris à charge par l'acquéreur.

(5) Lorsque, dans le territoire de l'Etat contractant où la vente est effectuée, un dommage est causé à la surface par un aéronef grevé, en garantie d'une créance, d'un des droits prévus à l'Article I, la loi nationale de cet Etat contractant peut disposer, en cas de saisie de cet aéronef ou de tout autre aéronef ayant le même propriétaire et grevé de droits semblables au profit du même créancier:

(a) que les dispositions du paragraphe (4) ci-dessus sont sans effet à l'égard des victimes ou de leurs ayants droit créanciers saisissants;

Artículo VI

En caso de embargo o de venta en ejecución de una aeronave o de un derecho sobre la aeronave, los Estados contratantes no estarán obligados a reconocer, en perjuicio, ya sea del acreedor embargante o ejecutante, o del adquirente, la constitución o la transferencia de alguno de los derechos enumerados en el artículo I, inciso (1), efectuada por aquel contra quien ha sido iniciada la ejecución, si tuvo conocimiento de ésta.

Artikel VI

Wird ein Luftfahrzeug oder ein Recht an einem Luftfahrzeug beschlagnahmt oder wird eine Zwangsvollstreckung durchgeführt, so sind die Vertragsstaaten nicht verpflichtet, zum Nachteil des betreibenden Gläubigers oder eines Erwerbers die Begründung oder Übertragung eines der in Artikel I Absatz 1 genannten Rechte durch den Schuldner anzuerkennen, wenn dieser in Kenntnis des Verfahrens gehandelt hat.

Artículo VII

(1) El procedimiento de venta en ejecución de una aeronave será determinado por la ley del Estado contratante donde la venta se efectúe.

(2) Sin embargo, deberán observarse las disposiciones siguientes:

(a) la fecha y lugar de la venta serán determinadas por lo menos con seis semanas de anticipación;

(b) el acreedor ejecutante proporcionará al tribunal o a cualquiera otra autoridad competente, extractos, debidamente autenticados, de las inscripciones relativas a la aeronave. Además, debe, por lo menos un mes antes de la fecha fijada para la venta, anunciarla en el lugar donde la aeronave esté matriculada conforme a las disposiciones de la ley local y notificarla, por carta certificada enviada por vía aérea si es posible, a las direcciones indicadas en el registro, al propietario y a los titulares de derechos sobre la aeronave y de creditos privilegiados anotados en el registro conforme al inciso (3) del artículo IV.

(3) Las consecuencias de la inobservancia de las disposiciones del inciso (2), serán las determinadas por la ley del Estado contratante donde la venta se efectúe. Sin embargo, toda venta efectuada en contravención de las reglas contenidas en ese inciso, podrá ser anulada en virtud de demanda iniciada dentro de los seis meses contados desde la fecha de la venta, por cualquier persona que hubiere sufrido un perjuicio a consecuencia de tal inobservancia.

(4) No podrá efectuarse venta en ejecución alguna, si los derechos justificados ante la autoridad competente y que, segun los términos del presente Convenio, tengan preferencia a los del acreedor ejecutante, no se cubren mediante el precio de la venta o no son tomados a su cargo por el adquirente.

(5) Cuando se cause un daño en la superficie en el territorio del Estado contratante en el cual se realice la venta en ejecución por una aeronave gravada con alguno de los derechos previstos en el artículo I, en garantia de un crédito, la ley nacional de ese Estado podrá disponer, en caso de embargo de dicha aeronave o cualquiera otra perteneciente al mismo propietario y gravada con derechos análogos en beneficio del mismo acreedor, que:

(a) las disposiciones del inciso (4) del presente artículo no surtan efecto con respecto a las victimas o causa habientes en calidad de acreedores ejecutantes;

Artikel VII

(1) Das Verfahren für die Zwangsvollstreckung in ein Luftfahrzeug richtet sich nach den Gesetzen des Vertragsstaates, in dem die Vollstreckung durchgeführt wird.

(2) Nachstehende Bestimmungen sind jedoch einzuhalten:

a. Zeit und Ort der Verwertung sind mindestens sechs Wochen im voraus festzusetzen.

b. Der betreibende Gläubiger hat dem Gericht oder der sonst zuständigen Behörde einen beglaubigten Auszug über die das Luftfahrzeug betreffenden Eintragungen vorzulegen. Er hat mindestens einen Monat vor dem Termin die bevorstehende Verwertung an dem Ort, an dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, nach den dort geltenden Bestimmungen öffentlich bekanntzumachen und gleichzeitig den eingetragenen Eigentümer, die Inhaber der an dem Luftfahrzeug eingetragenen Rechte sowie die Inhaber der nach Artikel IV Absatz 3 im öffentlichen Buch vorgemerkten Rechte durch eingeschriebenen Brief zu benachrichtigen, der tunlichst durch Luftpost an die im öffentlichen Buch verzeichneten Adressen zu richten ist.

(3) Werden die Bestimmungen des Absatzes 2 nicht eingehalten, so ergeben sich die Rechtsfolgen nach den Gesetzen des Vertragsstaates, in dem die Verwertung durchgeführt wird. Verstößt eine Verwertung gegen Bestimmungen des Absatzes 2, so kann die Verwertung auf Antrag eines jeden, der hierdurch geschädigt worden ist, für nichtig erklärt werden. Der Antrag kann nur binnen sechs Monaten vom Tage der Verwertung an gestellt werden.

(4) Eine Verwertung darf erst beendet werden, wenn alle der zuständigen Behörde nachgewiesenen Rechte, welche dem Recht des betreibenden Gläubigers nach diesem Abkommen vorgehen, entweder aus dem Verwertungserlös gedeckt oder von dem Erwerber übernommen worden sind.

(5) Hat ein Luftfahrzeug, das mit einem der in Artikel I genannten Rechte zur Sicherung einer Forderung belastet ist, in dem Gebiet des Vertragsstaates, in dem die Verwertung durchgeführt wird, einen Schaden auf der Erde verursacht, so kann das nationale Recht dieses Vertragsstaates im Falle der Beschlagnahme des genannten Luftfahrzeugs oder eines anderen Luftfahrzeugs des gleichen Eigentümers, das mit ähnlichen Rechten zugunsten des gleichen Gläubigers belastet ist, anordnen:

a. daß Absatz 4 gegenüber dem Geschädigten oder seinem Rechtsnachfolger, sofern sie als betreibende Gläubiger auftreten, nicht anwendbar sein soll;

(b) that any right referred to in Article I held as security for an indebtedness encumbering the aircraft may not be set up against any person suffering such injury or damage or his representative in excess of an amount equal to 80 % of the sale price.

In the absence of other limit established by the law of the Contracting State where the execution sale takes place, the insurance shall be considered adequate within the meaning of the present paragraph if the amount of the insurance corresponds to the value when new of the aircraft seized in execution.

(6) Costs legally chargeable under the law of the Contracting State where the sale takes place, which are incurred in the common interest of creditors in the course of execution proceedings leading to sale, shall be paid out of the proceeds of sale before any claims, including those given preference by Article IV.

Article VIII

Sale of an aircraft in execution in conformity with the provisions of Article VII shall effect the transfer of the property in such aircraft free from all rights which are not assumed by the purchaser.

Article IX

Except in the case of a sale in execution in conformity with the provisions of Article VII, no transfer of an aircraft from the nationality register or the record of a Contracting State to that of another Contracting State shall be made, unless all holders of recorded rights have been satisfied or consent to the transfer.

Article X

(1) If a recorded right in an aircraft of the nature specified in Article 1, and held as security for the payment of an indebtedness, extends, in conformity with the law of the Contracting State where the aircraft is registered, to spare parts stored in a specified place or places, such right shall be recognised by all Contracting States, as long as the spare parts remain in the place or places specified, provided that an appropriate public notice, specifying the description of the right, the name and address of the holder of this right and the record in which such right is recorded, is exhibited at the place where the spare parts are located, so as to give due notification to third parties that such spare parts are encumbered.

(2) A statement indicating the character and the approximate number of such spare parts shall be annexed to or included in the recorded document. Such parts may be replaced by similar parts without affecting the right of the creditor.

(3) The provisions of Article VII, paragraphs (1) and (4), and of Article VIII shall apply to a sale of spare parts in execution. However, where the executing creditor is an unsecured creditor, paragraph 4 of Article VII in its application to such a sale shall be construed so as to permit the sale to take place if a bid is received in an amount not less than two-thirds of the value of the spare parts as determined by experts appointed

(b) que les droits prévus à l'Article I garantissant une créance et grevant l'aéronef saisi ne sont opposables aux victimes ou à leurs ayants droit qu'à concurrence de 80 % de son prix de vente.

Toutefois, les dispositions ci-dessus du présent paragraphe ne sont pas applicables lorsque le dommage causé à la surface est convenablement et suffisamment assuré par l'exploitant ou en son nom auprès d'un Etat ou une entreprise d'assurance d'un Etat quelconque.

En l'absence de toute autre limitation prévue par la loi de l'Etat contractant où il est procédé à la vente sur saisie d'un aéronef, le dommage est réputé suffisamment assuré au sens du présent paragraphe si le montant de l'assurance correspond à la valeur à neuf de l'aéronef saisi.

(6) Les frais légalement exigibles selon la loi de l'Etat contractant où la vente est effectuée, et exposés au cours de la procédure d'exécution en vue de la vente et dans l'intérêt commun des créanciers, sont remboursés sur le prix avant toutes autres créances, même celles privilégiées aux termes de l'Article IV.

Article VIII

La vente forcée d'un aéronef conformément aux dispositions de l'Article VII transfère la propriété de l'aéronef libre de tous droits non repris par l'acquéreur.

Article IX

Sauf dans le cas de vente forcée poursuivie conformément aux dispositions de l'Article VII, aucun transfert d'inscription ou d'immatriculation d'un aéronef du registre d'un Etat contractant à celui d'un autre Etat contractant ne peut être effectué sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement de leurs titulaires.

Article X

(1) Si en vertu de la loi de l'Etat contractant où un aéronef est immatriculé, l'un des droits prévus à l'Article I, régulièrement inscrit sur un aéronef et constitué en garantie d'une créance, s'étend à des pièces de rechange entreposées en un ou plusieurs emplacements déterminés, cette extension est reconnue par tous les Etats contractants, sous condition que lesdites pièces soient conservées auxdits emplacements et qu'une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affichage, avertisse dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées, et indique le registre où il est inscrit ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

(2) Un inventaire indiquant la nature et le nombre approximatif desdites pièces est annexé au document inscrit. Ces pièces peuvent être remplacées par des pièces similaires sans affecter le droit du créancier.

(3) Les dispositions de l'Article VII (1) et (4) et de l'Article VIII s'appliquent à la vente sur saisie des pièces de rechange. Toutefois, si la créance du saisissant n'est assortie d'aucune sûreté réelle, les dispositions de l'Article VII, paragraphe (4), sont considérées comme permettant l'adjudication sur une enchère des deux tiers de la valeur des pièces de rechange telle qu'elle est fixée par experts désignés par l'autorité chargée de la

(b) los derechos previstos en el artículo I, que garanticen un crédito y graven la aeronave embargada, no sean oponibles a las víctimas o sus causa habientes, sino hasta el 80 por ciento de su precio de venta.

Sin embargo, las disposiciones precedentes de este inciso, no serán aplicables cuando el daño causado en la superficie esté conveniente y suficientemente asegurado por el empresario o en su nombre por un Estado o una compañia de seguros de un Estado cualquiera.

En ausencia de cualquiera otra limitación establecida por la ley del Estado contratante donde se procede a la venta en ejecución de una aeronave. el daño se reputará suficientemente asegurado en el sentido del presente inciso, si el monto del seguro corresponde al valor de la aeronave cuando nueva.

(6) Los gastos legalmente exigibles segun la ley del Estado contratante donde la venta se efectúe, incurridos durante el procedimiento de ejecución en interés común de los acreedores, serán deducidos del precio de venta antes que cualquier otro crédito, incluso los privilegiados en los términos del artículo IV.

Artículo VIII

La venta en ejecución de una aeronave, conforme a las disposiciones del artículo VII, transferirá la propiedad de tal aeronave libre de todo derecho que no sea tomado a su cargo por el comprador.

Artículo IX

Salvo en el caso de venta en ejecución de conformidad con el artículo VII, ninguna transferencia de matrícula o de inscripción de una aeronave, del registro de un Estado contratante al de otro Estado contratante, podrá efectuarse a menos que los titulares de derechos inscriptos hayan sido satisfechos o la consientan.

Artículo X

(1) Si en virtud de la ley de un Estado contratante donde esté matriculada una aeronave, alguno de los derechos previstos en el artículo I, regularmente inscripto con respecto a una aeronave y constituído en garantía de un crédito, se extiende a las piezas de repuesto almacenadas en uno o más lugares determinados, esa extensión será reconocida por todos los Estados contratantes, a condición que tales piezas sean conservadas en dichos lugares y que una publicidad apropiada, efectuada en el lugar mediante avisos, advierta debidamente a terceros la naturaleza y extensión del derecho que las grava, con indicación del registro donde el derecho está inscripto y el nombre y domicilio de su titular.

(2) Un inventario que indique el número aproximado y la naturaleza de dichas piezas se agregará al documento inscripto. Tales piezas podrán ser reemplazadas por piezas similares sin afectar el derecho del acreedor.

(3) Las disposiciones del artículo VII, incisos (1) y (4) y el artículo VIII, se aplicarán a la venta en ejecución de las piezas de repuesto. No obstante, cuando el crédito del ejecutante no esté provisto de alguna garantia real, se considerará que las disposiciones del artículo VII (4) permiten la adjudicación sobre postura de los dos tercios del valor de las piezas de repuesto, tal como sea fijado por peritos designados por la autoridad que inter-

b. daß die in Artikel I vorgesehenen, zur Sicherung einer Forderung dienenden Rechte an Luftfahrzeugen gegen die Geschädigten oder deren Rechtsnachfolger nur bis zu 80 Prozent des Verwertungserlöses geltend gemacht werden können.

Die vorstehenden Bestimmungen gelten jedoch nicht, wenn durch den Halter oder zu seinen Gunsten eine angemessene und wirksame Versicherung gegen diesen Schaden bei einem Staat oder bei einem Versicherungsunternehmen in einem beliebigen Staat abgeschlossen worden ist.

Soweit das Recht des Vertragsstaates, in dem die Verwertung durchgeführt wird, nicht andere Wertgrenzen vorsieht, gilt eine Versicherung im Sinne dieses Absatzes als angemessen, wenn der Versicherungsbetrag dem Neuwert des zu verwertenden Luftfahrzeugs entspricht.

(6) Kosten, die nach dem Recht des Vertragsstaates, in dem die Verwertung durchgeführt wird, gesetzlich erhoben werden können und die im gemeinsamen Interesse der Gläubiger im Laufe des Vollstreckungsverfahrens entstanden sind, werden mit Vorrang vor allen anderen Forderungen, selbst vor denjenigen, die nach Artikel IV Vorrang genießen, aus dem Verwertungserlös beglichen.

Artikel VIII

Durch die Verwertung eines Luftfahrzeugs nach den Bestimmungen des Artikels VII wird das Eigentum am Luftfahrzeug frei von allen nicht vom Erwerber übernommenen Rechten übertragen.

Artikel IX

Abgesehen von einer Verwertung nach den Bestimmungen des Artikels VII kann ein Luftfahrzeug aus dem Register oder dem öffentlichen Buch eines Vertragsstaates in das entsprechende Register oder öffentliche Buch eines anderen Vertragsstaates nur überschrieben werden, wenn die Inhaber der eingetragenen Rechte vorher befriedigt worden sind oder zugestimmt haben.

Artikel X

(1) Erstreckt sich ein zur Sicherung einer Forderung eingetragenes Recht der in Artikel I vorgesehenen Art nach den Gesetzen des Vertragsstaates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, auf Ersatzteile, die an einer oder an mehreren bestimmten Stellen lagern, so wird dieses Recht von allen Vertragsstaaten anerkannt, solange die Ersatzteile dort verbleiben. Dies gilt nur, wenn an dem Lagerungsplatz eine Bekanntmachung angebracht ist, welche das Recht, den Namen und die Adresse des Berechtigten und das öffentliche Buch angibt, in dem das Recht eingetragen ist. Die Bekanntmachung muß geeignet sein, Dritten in angemessener Weise Kenntnis davon zu geben, daß die Ersatzteile belastet sind.

(2) Ein Verzeichnis über die Art und die ungefähre Anzahl der genannten Ersatzteile ist in die dem Bucheintrag beigefügte Urkunde aufzunehmen oder ihr anzufügen. Ein Austausch gleichartiger Ersatzteile beeinträchtigt das Recht des Gläubigers nicht.

(3) Die Bestimmungen des Artikels VII Absätze 1 und 4 und des Artikels VIII gelten auch für eine Zwangsvollstreckung in die Ersatzteile. Ist der betreibende Gläubiger jedoch nicht dinglich gesichert, so findet Artikel VII Absatz 4 auf die Verwertung mit der Maßgabe Anwendung, daß der Zuschlag nur für ein Angebot erteilt werden darf, welches zwei Dritteln des Wertes der Ersatzteile entspricht. Der Wert wird von Sachverständi-

by the authority responsible for the sale. Further, in the distribution of the proceeds of sale, the competent authority may, in order to provide for the claim of the executing creditor, limit the amount payable to holders of prior rights to two-thirds of such proceeds of sale after payment of the costs referred to in Article VII, paragraph (6).

(4) For the purpose of this Article the term "spare parts" means parts of aircraft, engines, propellers, radio apparatus, instruments, appliances, furnishings, parts of any of the foregoing, and generally any other articles of whatever description maintained for installation in aircraft in substitution for parts or articles removed.

Article XI

(1) The provisions of this Convention shall in each Contracting State apply to all aircraft registered as to nationality in another Contracting State.

(2) Each Contracting State shall also apply to aircraft there registered as to nationality:

(a) The provisions of Articles II, III, IX, and
(b) The provisions of Article IV, unless the salvage or preservation operations have been terminated within its own territory.

Article XII

Nothing in this Convention shall prejudice the right of any Contracting State to enforce against an aircraft its national laws relating to immigration, customs or air navigation.

Article XIII

This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.

Article XIV

For the purpose of this Convention, the competent judicial and administrative authorities of the Contracting States may, subject to any contrary provision in their national law, correspond directly with each other.

Article XV

The Contracting States shall take such measures as are necessary for the fulfilment of the provisions of this Convention and shall forthwith inform the Secretary General of the International Civil Aviation Organization of these measures.

Artikel XVI

For the purposes of this Convention the term "aircraft" shall include the airframe, engines, propellers, radio apparatus, and all other articles intended for use in the aircraft whether installed therein or temporarily separated therefrom.

Article XVII

If a separate register of aircraft for purposes of nationality is maintained in any territory for whose foreign relations a Contracting State is responsible, references in this Convention to the law of the Contracting State shall be construed as references to the law of that territory.

vente. En outre, lors de la distribution du prix, l'autorité chargée de la vente peut limiter, au profit du créancier saisissant, le montant payable aux créanciers de rang supérieur, aux deux tiers du produit de la vente après déduction des frais prévus à l'Article VII, paragraphe (6).

(4) Au sens du présent Article, l'expression «pièces de rechange» s'applique aux parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipement, garnitures, parties de ces divers éléments, et plus généralement à tous autres objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef.

Article XI

(1) Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent dans chaque Etat contractant qu'aux aéronefs immatriculés dans un autre Etat contractant.

(2) Toutefois, les Etats contractants appliquent aux aéronefs immatriculés sur leur territoire:

(a) les dispositions des Articles II, III, IX, et
(b) les dispositions de l'Article IV, sauf si le sauvetage ou les opérations conservatoires ont pris fin sur leur propre territoire.

Article XII

Les dispositions de la présente Convention n'affectent en rien le droit des Etats contractants de procéder à l'égard d'un aéronef aux mesures d'exécution prévues par leurs lois nationales relatives à l'immigration, aux douanes ou à la navigation aérienne.

Article XIII

La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs affectés à des services militaires, de douane ou de police.

Article XIV

Pour l'application de la présente Convention, les autorités judiciaires et administratives compétentes des Etats contractants peuvent, sauf disposition contraire de leur loi nationale, correspondre directement entre elles.

Article XV

Les Etats contractants s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution des dispositions de la présente Convention et à les faire connaître sans retard au Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XVI

Au sens de la présente Convention, «l'aéronef» comprend la cellule, les moteurs, hélices, appareils de radio et toutes pièces destinées au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Article XVII

Si un territoire représenté par un Etat contractant dans ses relations extérieures tient un registre distinct d'immatriculation, toute référence faite dans la présente Convention à la loi de l'Etat contractant s'entend comme une référence à la loi de ce territoire.

venga en la venta. Además, en la distribución del producto, la autoridad que intervenga en la venta podrá limitar, en provecho del acreedor ejecutante, el importe pagadero a los acreedores de jerarquía superior, a los dos tercios del producto de la venta, después de la deducción de los gastos previstos en el artículo VII, inciso (6).

(4) Para los fines del presente artículo, la expresión "piezas de repuesto" se aplica a las partes integrantes de las aeronaves, motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos, equipos, avíos, las partes de estos diversos elementos y, en general, a los objetos de cualquier naturaleza, conservados para reemplazar las piezas que componen la aeronave.

Artículo XI

(1) Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán en cada Estado contratante sólo a las aeronaves matriculadas en otro Estado contratante.

(2) Sin embargo, los Estados contratantes aplicarán a las aeronaves matriculadas en su territorio:

(a) las disposiciones de los artículos II, III, IX, y
(b) las disposiciones del artículo IV, excepto si el salvamento o las operaciones de conservación finalizaren en su propio territorio.

Artículo XII

Las disposiciones del presente Convenio no afectarán el derecho de los Estados contratantes de aplicar a una aeronave, las medidas coercitivas previstas en sus leyes nacionales relativas a inmigración, aduanas o navegación aérea.

Artículo XIII

El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves destinadas a servicios militares, de aduana y de policía.

Artículo XIV

Para la aplicación del presente Convenio, las autoridades judiciales y administrativas competentes de los Estados contratantes, podrán, salvo disposiciones en contrario de sus leyes nacionales, comunicar entre ellas directamente.

Artículo XV

Los Estados contratantes se comprometen a tomar las medidas necesarias para asegurar la ejecución del presente Convenio y hacerlas conocer sin retardo al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XVI

Para los fines del presente Convenio, la expresión "aeronave" comprenderá la célula, los motores, las hélices, los aparatos de radio y cualesquier otras piezas destinadas al servicio de la aeronave, incorporadas en ella o temporalmente separadas de la misma.

Artículo XVII

Si en un territorio representado por un Estado contratante en sus relaciones exteriores, existe un registro de matrícula distinto, toda referencia hecha en el presente Convenio a "la ley del Estado contratante", deberá entenderse como una referencia a la ley de ese territorio.

gen ermittelt, die von der Vollstreckungsbehörde bestellt werden. Außerdem kann die Vollstreckungsbehörde bei der Verteilung des Erlöses nach Abzug der in Artikel VII Absatz 6 vorgesehenen Kosten den Betrag, der den im Range vorgehenden Gläubigern zu zahlen ist, zugunsten des betreibenden Gläubigers auf zwei Drittel des Erlöses begrenzen.

(4) Im Sinne dieses Artikels gelten als Ersatzteile alle zu einem Luftfahrzeug gehörenden Teile, Triebwerke, Luftschrauben, Funkgeräte, Bordinstrumente, Ausrüstungen und Ausstattungsgegenstände sowie Teile dieser Gegenstände, ferner allgemein alle sonstigen Gegenstände irgendwelcher Art, die zum Einbau in ein Luftfahrzeug als Ersatz entfernter Teile bereit gehalten werden.

Artikel XI

(1) Die Bestimmungen dieses Abkommens gelten in jedem Vertragsstaat für alle in einem anderen Vertragsstaat eingetragenen Luftfahrzeuge.

(2) Jeder Vertragsstaat hat jedoch auch auf die in seinem Gebiet eingetragenen Luftfahrzeuge folgende Bestimmungen anzuwenden:

a. Artikel II, III, IX und
b. Artikel IV, es sei denn, daß die Bergungs- oder Erhaltungsmaßnahmen auf seinem Gebiet zu Ende geführt worden sind.

Artikel XII

Die Bestimmungen dieses Abkommens lassen das Recht jedes Vertragsstaates unberührt, seine nationalen Gesetze über Einwanderung, Zölle oder Luftfahrt gegenüber einem Luftfahrzeug durchzusetzen.

Artikel XIII

Dieses Abkommen gilt nicht für Luftfahrzeuge, die im Militär-, Zoll- oder Polizeidienst verwendet werden.

Artikel XIV

Bei Anwendung dieses Abkommens können die zuständigen Gerichts- und Verwaltungsbehörden der Vertragsstaaten unmittelbar miteinander verkehren, soweit ihr nationales Recht nichts Gegenteiliges bestimmt.

Artikel XV

Die Vertragsstaaten sind verpflichtet, die zur Durchführung dieses Abkommens erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen und sie dem Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation unverzüglich zur Kenntnis zu bringen.

Artikel XVI

Im Sinne dieses Abkommens umfaßt der Ausdruck „Luftfahrzeug" Zelle, Triebwerke, Luftschrauben, Funkgeräte und alle für den Betrieb des Luftfahrzeugs bestimmten Gegenstände, unabhängig davon, ob sie mit ihm verbunden oder vorübergehend von ihm getrennt sind.

Artikel XVII

Führt ein Gebiet, für dessen auswärtige Beziehungen ein Vertragsstaat verantwortlich ist, ein eigenes Register zur Eintragung der Staatszugehörigkeit seiner Luftfahrzeuge, so gilt jede Verweisung dieses Abkommens auf das Recht eines Vertragsstaates als Verweisung auf das Recht dieses Gebietes.

Article XVIII

This Convention shall remain open for signature until it comes into force in accordance with the provisions of Article XX.

Article XIX

(1) This Convention shall be subject to ratification by the signatory States.

(2) The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, which shall give notice of the date of deposit to each of the signatory and adhering States.

Article XX

(1) As soon as two of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the second instrument of ratification. It shall come into force, for each State which deposits its instrument of ratification after that date, on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

(2) The International Civil Aviation Organization shall give notice to each signatory State of the date on which this Convention comes into force.

(3) As soon as this Convention comes into force, it shall be registered with the United Nations by the Secretary General of the International Civil Aviation Organization.

Article XXI

(1) This Convention shall, after it has come into force, be open for adherence by non-signatory States.

(2) Adherence shall be effected by the deposit of an instrument of adherence in the archives of the International Civil Aviation Organization, which shall give notice of the date of the deposit to each signatory and adhering State.

(3) Adherence shall take effect as from the ninetieth day after the date of the deposit of the instrument of adherence in the archives of the International Civil Aviation Organization.

Article XXII

(1) Any Contracting State may denounce this Convention by notification of denunciation to the International Civil Aviation Organization, which shall give notice of the date of receipt of such notification to each signatory and adhering State.

(2) Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of the notification of denunciation.

Article XXIII

(1) Any State may at the time of deposit of its instrument of ratification or adherence, declare that its acceptance of this Convention does not apply to any one or more of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

(2) The International Civil Aviation Organization shall give notice of any such declaration to each signatory and adhering State.

(3) With the exception of territories in respect of which a declaration has been made in accordance with paragraph (1) of this Article, this Convention shall apply to all territories for the foreign relations of which a Contracting State is responsible.

Article XVIII

La présente Convention reste ouverte à la signature jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur dans les conditions prévues à l'Article XX.

Article XIX

(1) La présente Convention sera ratifiée par les Etats signataires.

(2) Les instruments de ratification seront déposés dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale qui notifiera la date du dépôt à chacun des Etats signataires et adhérents.

Article XX

(1) Lorsque deux Etats signataires ont déposé leurs instruments de ratification sur la présente Convention, celle-ci entre en vigueur entre eux le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du second instrument de ratification. Elle entre en vigueur à l'égard de chacun des Etats qui dépose son instrument de ratification après cette date, le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de cet instrument.

(2) L'Organisation de l'aviation civile internationale notifie à chacun des Etats signataires la date à laquelle la présente Convention est entrée en vigueur.

(3) La présente Convention sera, dès son entrée en vigueur, enregistrée auprès des Nations Unies par les soins du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXI

(1) Le présente Convention sera, après son entrée en vigueur, ouverte à l'adhésion des Etats non signataires.

(2) L'adhésion est effectuée par le dépôt dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale d'un instrument d'adhésion. L'Organisation notifie la date de ce dépôt à chacun des Etats signataires et adhérents.

(3) L'adhésion prend effet le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de l'instrument d'adhésion dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXII

(1) Chaque Etat contractant peut dénoncer la présente Convention en notifiant cette dénonciation à l'Organisation de l'aviation civile internationale qui informe chacun des Etats signataires et adhérents de la date de réception de cette notification.

(2) La dénonciation prend effet six mois après la date de réception par l'Organisation de la notification de dénonciation.

Article XXIII

(1) Tout Etat peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que son acceptation de la présente Convention ne vise pas l'un ou plusieurs des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

(2) L'Organisation de l'aviation civile internationale notifie une telle déclaration à chacun des Etats signataires ou adhérents.

(3) A l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément au paragraphe (1) du présent Article, la présente Convention s'applique à tous les territoires qu'un Etat contractant représente dans les relations extérieures.

Artículo XVIII

El presente Convenio quedará abierto a la firma hasta que entre en vigencia en las condiciones previstas por el Artículo XX.

Artículo XIX

(1) El presente Convenio se sujetará a ratificación por los Estados signatarios.

(2) Los instrumentos de ratificación serán depositados en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional la que comunicará la fecha del depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

Artículo XX

(1) Tan pronto como dos Estados signatarios depositen sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigencia entre ellos, al nonagésimo día del depósito del segundo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que depositen su instrumento de ratificación después de esa fecha, entrará en vigencia al nonagésimo día del depósito de tal instrumento.

(2) La Organización de Aviación Civil Internacional notificará a cada uno de los Estados signatarios, la fecha de entrada en vigencia del presente Convenio.

(3) Tan pronto como entre en vigencia este Convenio, será registrado en las Naciones Unidas por el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XXI

(1) Después de su entrada en vigencia, este Convenio quedará abierto a la adhesión de los Estados no signatarios.

(2) La adhesión se efectuará mediante el depósito del instrumento de adhesión en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, la que notificará la fecha del depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

(3) La adhesión surtirá efectos a partir del nonagésimo dia del depósito del instrumento de adhesión en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XXII

(1) Cada Estado contratante podrá denunciar este Convenio notificando esta denuncia a la Organización de Aviación Civil Internacional, la que comunicará la fecha del recibo de tal notificación a cada Estado signatario y adherente.

(2) La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia.

Artículo XXIII

(1) Cualquier Estado podrá declarar, en el momento del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, que su aceptación de este Convenio no se extiende a alguno o algunos de los territorios de cuyas relaciones exteriores es responsable.

(2) La Organización de Aviación Civil Internacional notificará tal declaración a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

(3) Este Convenio se aplicará a todos los territorios de cuyas relaciones exteriores es responsable un Estado contratante, con la excepción de los territorios respecto a los cuales se ha formulado una declaración conforme al inciso (1) del presente artículo.

Artikel XVIII

Dieses Abkommen steht bis zu dem Zeitpunkt, an dem es nach Artikel XX in Kraft tritt, zur Zeichnung offen.

Artikel XIX

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation durch die Staaten, die es unterzeichnet haben.

(2) Die Ratifikationsurkunden werden im Archiv der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt. Diese teilt den Tag der Hinterlegung jedem Staat mit, der das Abkommen unterzeichnet hat oder ihm beigetreten ist.

Artikel XX

(1) Sobald zwei Staaten, die das Abkommen unterzeichnet haben, ihre Ratifikationsurkunden für dieses Abkommen hinterlegt haben, tritt es zwischen diesen Staaten am neunzigsten Tage nach Hinterlegung der zweiten Ratifikationsurkunde in Kraft. Für jeden Staat, der seine Ratifikationsurkunde nach diesem Zeitpunkt hinterlegt, tritt das Abkommen am neunzigsten Tage nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunde in Kraft.

(2) Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation teilt jedem Staat, der das Abkommen unterzeichnet hat, den Tag seines Inkrafttretens mit.

(3) Das Abkommen wird nach seinem Inkrafttreten durch den Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation bei den Vereinten Nationen registriert.

Artikel XXI

(1) Dieses Abkommen steht nach seinem Inkrafttreten den Staaten zum Beitritt offen, die es nicht unterzeichnet haben.

(2) Der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde im Archiv der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, die den Tag der Hinterlegung jedem Staat mitteilt, der das Abkommen unterzeichnet hat oder ihm beigetreten ist.

(3) Der Beitritt wird am neunzigsten Tage nach Hinterlegung der Beitrittsurkunde im Archiv der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation wirksam.

Artikel XXII

(1) Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen durch Mitteilung an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation kündigen. Diese benachrichtigt jeden Staat, der das Abkommen unterzeichnet hat oder ihm beigetreten ist, von dem Tage des Eingangs der Kündigung.

(2) Eine Kündigung wird sechs Monate nach Empfang der Mitteilung durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation wirksam.

Artikel XXIII

(1) Jeder Staat kann bei Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären, daß sich die Annahme des Abkommens nicht auf eines oder mehrere der Gebiete bezieht, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist.

(2) Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation setzt jeden Staat, der das Abkommen unterzeichnet hat oder ihm beigetreten ist, von einer derartigen Erklärung in Kenntnis.

(3) Mit Ausnahme der Gebiete, für die eine Erklärung nach Absatz 1 dieses Artikels abgegeben worden ist, gilt das Abkommen für alle Gebiete, für deren auswärtige Beziehungen ein Vertragsstaat verantwortlich ist.

(4) Any State may adhere to this Convention separately on behalf of all or any of the territories regarding which it has made a declaration in accordance with paragraph (1) of this Article and the provisions of paragraphs (2) und (3) of Article XXI shall apply to such adherence.

(5) Any Contracting State may denounce this Convention, in accordance with the provisions of Article XXII, separately for all or any of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

DONE at Geneva, on the nineteenth day of the month of June of the year one thousand nine hundred and forty-eight in the English, French and Spanish languages, each text being of equal authenticity.

This Convention shall be deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization where, in accordance with Article XVIII, it shall remain open for signature.

(4) Tout Etat peut adhérer à la présente Convention séparément au nom de tous ou de l'un quelconque des territoires à l'égard desquels il a fait une déclaration conformément au paragraphe (1) du présent Article; dans ce cas, les dispositions des paragraphes (2) et (3) de l'Article XXI s'appliquent à cette adhésion.

(5) Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention, conformément aux dispositions de l'Article XXII, séparément pour la totalité ou pour l'un quelconque des territoires que cet Etat représente dans les relations extérieures.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève le dix-neuvième jour du mois de juin de l'an mil neuf cent quarante-huit, en français, anglais et espagnol, chacun de ces textes faisant également foi.

La présente Convention sera déposée dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale où, conformément à l'Article XVIII, elle restera ouverte à la signature.

ARGENTINA:

El Gobierno argentino hace reserva de otorgar a sus créditos fiscales la preferencia acordada en su legislación nacional.

Juan F. Fabri
Guillermo Suaya
Armando A. Irón
Luis A. Aerean
J. Dh. Ol. (J. Damianovich-Oliveira)

BELGIUM:

E. Allard
P. A. T. de Smet

BRAZIL:

H. C. Machado
Trajano Furtado Reis
A. Paulo Moura
E. P. Barbosa da Silva
A. S. Martins-Majoras

CHINA:

Wu NanJu

COLOMBIA:

Mauricio T. Obregón

(4) Cualquier Estado podrá adherir a este Convenio separadamente en nombre de todos o alguno de los territorios con respecto a los cuales ha formulado una declaración conforme al inciso (1) del presente artículo, en este caso se aplicarán a esa adhesión las disposiciones contenidas en los incisos (2) y (3) del artículo XXI.

(5) Cualquier Estado podrá denunciar este Convenio, conforme a las disposiciones del artículo XXII, separadamente por todos o por alguno de los territorios de cuyas relaciones exteriores este Estado es responsable.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

HECHO en Ginebra, el décimonoveno día del mes de junio del año mil novecientos cuarenta y ocho, en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de cuyos textos tiene igual autenticidad.

El presente Convenio será depositado en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, donde quedará abierto a la firma conforme al Artículo XVIII.

(4) Jeder Staat kann diesem Abkommen getrennt im Namen aller oder einzelner der Gebiete beitreten, für die er eine Erklärung nach Absatz 1 dieses Artikels abgegeben hat; in diesem Falle finden die Bestimmungen des Artikels XXI Absätze 2 und 3 auf den Beitritt entsprechende Anwendung.

(5) Jeder Vertragsstaat kann das Abkommen nach den Bestimmungen des Artikels XXII getrennt für alle oder einzelne der Gebiete kündigen, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist.

ZU URKUND DESSEN haben die mit gehöriger Vollmacht versehenen unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Genf am neunzehnten Juni neunzehnhundertachtundvierzig in englischer, französischer und spanischer Sprache; jede Fassung ist in gleichem Maße verbindlich.

Dieses Abkommen wird im Archiv der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt werden; es liegt dort nach Artikel XVIII zur Zeichnung auf.

ARGENTINIEN:

Die Argentinische Regierung behält sich vor, ihren fiskalischen Ansprüchen den in ihrer nationalen Gesetzgebung gewährten Vorrang einzuräumen.

Juan F. Fabri
Guillermo Suaya
Armando A. Irón
Luis A. Aerean
J. Dh. Ol. (J. Damianovich-Oliveira)

BELGIEN:

E. Allard
P. A. T. de Smet

BRASILIEN:

H. C. Machado
Trajano Furtado Reis
A. Paulo Moura
E. P. Barbosa da Silva
A. S. Martins-Majoras

CHINA:

Wu NanJu

KOLUMBIEN:

Mauricio T. Obregón

| | |
|---|---|
| FRANCE: | Hymans<br>H. Bouché<br>André Garnault |
| ICELAND: | Agnar Kofoed-Hansen |
| ITALY: | Papaldo |
| MEXICO: | Enrique M. Loaeza Ref. |
| NETHERLANDS: | H. J. Spanjaard<br>Pour le Royaume en Europe |
| PERU: | J. San Martín<br>A. Wagner |
| PORTUGAL: | Humberto Delgado<br>Manuel Fernandes |
| UNITED KINGDOM: | F. Tymms<br>R. O. Wilberforce |
| UNITED STATES: | Russell B. Adams |
| VENEZUELA: | J. López H. |
| DOMINICAN REPUBLIC: | Hanot d'Hartoy<br>ad ref. |
| SWITZERLAND: | Ed. Amstutz |
| GREECE: | P. A. Metaxas<br>ad referendum |

FRANKREICH:

Hymans
H. Bouché
André Garnault

ISLAND:

Agnar Kofoed-Hansen

ITALIEN:

Papaldo

MEXIKO:

Enrique M. Loaeza Ref.

NIEDERLANDE:

H. J. Spanjaard
Für das Königreich in Europa

PERU:

J. San Martín
A. Wagner

PORTUGAL:

Humberto Delgado
Manuel Fernandes

VEREINIGTES KONIGREICH:

F. Tymms
R. O. Wilberforce

VEREINIGTE STAATEN:

Russell B. Adams

VENEZUELA:

J. López H.

DOMINIKANISCHE REPUBLIK:

Hanot d'Hartoy
ad ref.

SCHWEIZ:

Ed. Amstutz

GRIECHENLAND:

P. A. Metaxas
ad referendum

CHILE:

El Gobierno de Chile se reserva el derecho, con relación a art. 10, inc. (2) del Convenio, de reconocer como derechos preferentes, de acuerdo con el orden establecido en su ley nacional, el crédito del fisco por impuestos, tasas o derechos adeudados por el propietario o tenedor de la aeronave y devengados en el servicio de ésta, y el crédito del trabajo por los sueldos y salarios de la tripulación, por el período que limite la ley nacional.

G. Edward D. Hamilton
Ramón Rodríguez

IRELAND:

Timothy J. O'Driscoll

DENMARK:

Georg Holler
3 January 1949

NORWAY:

Daniel Steen
3 January 1949

SWEDEN:

Per Wijkman
3 January 1949

CUBA:

M. Torres Menier
20 June 1949

IRAN:

Hussein Ala
18 March 1950

AUSTRALIA:

Thomas W. White
9 June 1950

CHILE:

Die Regierung von Chile behält sich hinsichtlich Artikel 10 Absatz 1 des Abkommens das Recht vor, in Übereinstimmung mit seinem nationalen Recht als Rechte mit Vorrang für den nach nationalem Recht begrenzten Zeitraum anzuerkennen, das Recht des Fiskus auf Steuern, Gebühren oder Abgaben, die der Eigentümer oder Besitzer des Luftfahrzeugs schuldet und die durch dessen Betrieb entstanden sind, und das Recht der Besatzung auf Arbeitslöhne und Gehälter.

G. Edward D. Hamilton
Ramón Rodríguez

IRLAND:

Timothy J. O'Driscoll

DÄNEMARK:

Georg Holler
3. Januar 1949

NORWEGEN:

Daniel Steen
3. Januar 1949

SCHWEDEN:

Per Wijkman
3. Januar 1949

CUBA:

M. Torres Menier
20. Juni 1949

IRAN:

Hussein Ala
18. März 1950

AUSTRALIEN:

Thomas W. White
9. Juni 1950

# Denkschrift

## Einleitung

Luftfahrzeuge verkörpern einen erheblichen Wert. Die Aufnahme von Krediten zum Ankauf von Luftfahrzeugen gewinnt eine ständig wachsende Bedeutung. Für die Sicherung dieser Kredite bildet das Luftfahrzeug selbst ein geeignetes Belastungsobjekt. Das Sicherungsbedürfnis der Geldgeber wird aber nur dann befriedigt, wenn ihre Rechte am Luftfahrzeug international anerkannt sind und auch in anderen Staaten jederzeit realisiert werden können. Diesem Zweck dient das in Genf am 19. Juni 1948 unterzeichnete „Abkommen über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen".

## A. Allgemeines

Das Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (CITEJA) arbeitete bereits zwischen den beiden Weltkriegen Vorentwürfe zur internationalen Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen aus, die zwar auf der Pariser Tagung des CITEJA im Jahre 1931 angenommen, aber keiner Staatenkonferenz zur Verabschiedung unterbreitet wurden.

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) setzte die Vorarbeiten des CITEJA fort. Ihre Ergebnisse wurden in den Entwürfen von Paris (1946), von Montreal (1947) und Brüssel (1947) niedergelegt. Auf der Konferenz der ICAO in Genf im Jahre 1948 wurde der endgültige Entwurf fertiggestellt, als Abkommen angenommen und von 27 Staaten gezeichnet. Der Beitritt steht auch Nichtvertragsstaaten offen. Das Abkommen, das bereits in Kraft getreten ist, haben bisher ratifiziert: Brasilien, Chile (mit Vorbehalt), Mexiko (mit Vorbehalt), Norwegen, Pakistan, Schweden und die Vereinigten Staaten von Amerika. Beigetreten ist Laos.

### I. Grundzüge des Abkommens

Das Abkommen regelt die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen (Artikel I), die Registrierung dieser Rechte (Artikel II und III) und die Zwangsvollstreckung in Luftfahrzeuge (Artikel VI bis X). Es soll den in den einzelnen Staaten üblichen Sicherungsformen für die Kreditgewährung international zu Anerkennung verhelfen und vor allem ermöglichen, daß Luftfahrzeuge zur Sicherung von Forderungen verpfändet werden können, ohne daß der Besitz auf den Gläubiger übertragen werden müßte. Das Abkommen beschränkt sich im wesentlichen darauf, Kollisionsnormen zu geben, nach denen unabhängig von dem Ort des Rechtsgeschäfts und dem jeweiligen Standort des Luftfahrzeugs die Rechtsordnung des Heimatstaates als für die Wirksamkeit der Begründung von Rechten sowie für deren Inhalt und Rang maßgebend erklärt wird. Dagegen führt es keine materielle Rechtsvereinheitlichung herbei und schafft auch keine neuen dinglichen Rechte an Luftfahrzeugen. Nur vereinzelt verpflichtet es die Staaten, ihr nationales Recht zu ändern, so bei der Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen und bei der Zwangsvollstreckung in Luftfahrzeuge.

Die Vorschriften des Abkommens sind von dem einzelnen Vertragsstaat nur auf Luftfahrzeuge anzuwenden, die in einem anderen Vertragsstaat eingetragen sind (Artikel XI Abs. 1). Die Vertragsstaaten sind dagegen nicht verpflichtet, das Abkommen auf die eigenen Luftfahrzeuge anzuwenden. Es steht ihnen frei, die Rechte an inländischen Luftfahrzeugen und deren Verwirklichung im Inland unabhängig von den Vorschriften des Abkommens zu regeln. Von diesem Grundsatz bestehen aber zwei Ausnahmen (Artikel XI Abs. 2): Einmal sieht das Abkommen selbst vor, daß einzelne Bestimmungen über die Registrierung von Luftfahrzeugen und über Ansprüche wegen Bergung oder Erhaltung des Luftfahrzeugs auch für inländische Luftfahrzeuge gelten. Zum anderen verlangt das Abkommen die Übernahme einzelner Vorschriften, um die Anerkennung von Rechten an inländischen Luftfahrzeugen in anderen Vertragsstaaten zu gewährleisten.

### II. Anpassung des deutschen Rechts

Da das Abkommen überwiegend Kollisionsnorm und nur zum geringen Teil materiellrechtliche oder verfahrensrechtliche Bestimmungen enthält, greift es nicht einschneidend in das innerstaatliche Recht ein.

Änderungen oder Ergänzungen des deutschen Rechts werden notwendig bei den Vorschriften

— über die Begründung und Registrierung von Rechten an inländischen Luftfahrzeugen,

— über die Zwangsvollstreckung in inländische Luftfahrzeuge und

— über die Zwangsvollstreckung in Luftfahrzeuge, die in anderen Vertragsstaaten registriert sind.

Die Anpassung des deutschen Rechts erfolgt durch den gleichzeitig vorgelegten Entwurf eines Gesetzes über Rechte an Luftfahrzeugen (Entw./Ges. über Rechte an Lfz.). Auf dessen Vorschriften wird nachstehend Bezug genommen.

## B. Einzelheiten des Abkommens

### I. Anzuerkennende Rechte

Nach dem Abkommen sind die Vertragsstaaten verpflichtet, folgende vertraglich bestellte Rechte anzuerkennen (Artikel I Abs. 1 Buchstaben a bis d):

a) das Eigentum an Luftfahrzeugen,

b) das Recht des Besitzers eines Luftfahrzeugs, Eigentum durch Kauf zu erwerben,

c) das Recht zum Besitz eines Luftfahrzeugs auf Grund eines für einen Zeitraum von sechs oder mehr Monaten abgeschlossenen Mietvertrages,

d) besitzlose Pfandrechte (mortgages), Hypotheken und ähnliche Rechte an einem Luftfahrzeug, die vertraglich als Sicherheit für die Erfüllung einer Schuld begründet sind.

**Zu a)**

Erwerb, Verlust, Inhalt, Umfang und Schutz des Eigentums richten sich für inländische Luftfahrzeuge nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über bewegliche Sachen. Schwierigkeiten sind bei der internationalen Anerkennung des Eigentumsrechts an Luftfahrzeugen bisher nicht aufgetreten. Besondere Vorschriften über die Anerkennung des Eigentums an Luftfahrzeugen können deshalb entbehrt werden.

Nach Artikel XVI des Abkommens umfaßt der Begriff „Luftfahrzeug" auch Zelle, Triebwerke, Luftschrauben, Funkgeräte und alle für den Betrieb des Luftfahrzeugs bestimmten Gegenstände unabhängig davon, ob sie mit ihm verbunden oder vorübergehend von ihm getrennt sind. Diese Gegenstände teilen das rechtliche Schicksal des Luftfahrzeugs ohne Rücksicht darauf, ob sie nach deutschem Recht Zubehör, schlichte Bestandteile oder wesentliche Bestandteile des Luftfahrzeugs sind.

**Zu b) und c)**

Diese Rechte gehen auf amerikanische und englische Institutionen zurück; sie sind dem kontinentalen Recht fremd. Ihre Aufnahme in das Abkommen erfolgte auf Wunsch der Vereinigten Staaten von Amerika, dem gegenwärtig größten Lieferanten von Luftfahrzeugen. Sie bezwecken, das Recht des Käufers auf Eigentumsübertragung und das Recht des Mieters auf Gebrauch unter bestimmten Voraussetzungen dinglich an dem Luftfahrzeug zu sichern.

**Zu c)**

Wirtschaftlich am bedeutsamsten sind solche Rechte an Luftfahrzeugen, die Geldforderungen (Kredite) sichern. Das Abkommen nennt besitzlose Pfandrechte (mortgages), Hypotheken und „ähnliche Rechte" (Artikel I Abs. 1 Buchstabe d).

Nach bisherigem deutschem Recht können Forderungen an Luftfahrzeugen nur durch die Bestellung eines Pfandrechts im Sinne von §§ 1204 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs gesichert werden. Diese Sicherungsform hat keine praktische Bedeutung erlangt, weil zur Verpfändung stets die Besitzübertragung erforderlich ist. Es bleibt nur der Ausweg der Sicherungsübereignung des Luftfahrzeugs an den Gläubiger. Der Entw./Ges. über Rechte an Lfz. sieht künftig die Bestellung eines Registerpfandrechts ohne Besitzübertragung vor. An die Stelle der Besitzübertragung tritt die Eintragung des Pfandrechts in ein Register (§ 5 Abs. 1 Entw./Ges. über Rechte an Lfz.). Das Registerpfandrecht ähnelt der Hypothek an Grundstücken oder an Schiffen.

Das italienische und französische Recht kennt die Hypothek an Luftfahrzeugen, die der Hypothek an Binnenschiffen (Frankreich) oder an Seeschiffen (Italien) nachgebildet ist. Ihre Begründung oder ihre Wirksamkeit gegenüber Dritten erfordert die Eintragung in ein Register.

Im amerikanischen und englischen Recht kann zur Sicherung von Forderungen eine „mortgage" bestellt werden, die ebenfalls in ein Register eingetragen werden muß und als besitzloses Pfandrecht der Hypothek nahe verwandt ist. Rechte zur Sicherung von Forderungen können nicht nur an einzelnen Luftfahrzeugen, sondern an der gesamten Luftflotte eines Luftverkehrsunternehmens bestellt werden, wobei entweder die Höhe der Forderung von vornherein feststeht (fleet-mortgage) oder die zu der Flotte gehörenden Luftfahrzeuge für die Forderung in der jeweiligen Höhe haften (floating charge). Auch das französische Recht kennt eine ähnliche Sicherungsform, indem das gesamte Unternehmen einschließlich der zum Betrieb gehörenden Luftfahrzeuge ohne Besitzübertragung verpfändet werden kann (Verpfändung des „fonds de commerce").

Diese und ähnliche Pfandrechte an Luftfahrzeugen haben die Vertragsstaaten nach dem Abkommen anzuerkennen. Dem deutschen Richter wird die Prüfung des ausländischen Rechts dadurch erleichtert, daß alle anzuerkennenden Rechte aus dem Register für das betreffende Luftfahrzeug hervorgehen.

II. Voraussetzung für die Anerkennung

Voraussetzung für die internationale Anerkennung der unter I. genannten Rechte ist

— die wirksame Begründung des Rechts nach den Vorschriften des Vertragsstaates, in dem das Luftfahrzeug registriert ist, und

— die Eintragung des Rechts in einem öffentlichen Register des Heimatstaates des Luftfahrzeugs.

Um Unklarheiten zu vermeiden, müssen alle Rechte an einem Luftfahrzeug in ein und demselben Register eingetragen sein (Artikel I Abs. 1 Buchstaben i und ii, Artikel II Abs. 1 des Abkommens). Nach deutschem Recht besteht bisher kein Register, in das private Rechte an Luftfahrzeugen eingetragen werden könnten. Die Luftfahrzeugrolle (§ 2 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes) dient lediglich der Registrierung aller im Bundesgebiet zum Luftverkehr (öffentlich-rechtlich) zugelassenen Luftfahrzeuge. Private Rechte sollen künftig in das „Register für Pfandrechte an Luftfahrzeugen" eingetragen werden (§ 5 Abs. 1 Entw./Ges. über Rechte an Lfz.). Damit wird den Erfordernissen des Abkommens genügt.

Anzuerkennen sind nur die unter I. genannten, vertraglich bestellten Rechte. Das Abkommen hindert allerdings nicht die Belastung von Luftfahrzeugen mit anderen Rechten, insbesondere mit Rechten, die unmittelbar kraft Gesetzes oder durch Vollstreckungsmaßnahmen entstehen. Jedoch gehen diese anderen Rechte bei der internationalen Anerkennung den Rechten im Sinne des Abkommens stets nach (Artikel I Abs. 2). Wird beispielsweise ein Luftfahrzeug vertraglich mit einem Registerpfandrecht und im Wege der Zwangsvollstreckung mit einem (gesetzlichen) Pfandrecht belastet, so hat das vertraglich bestellte Registerpfandrecht Vorrang, auch wenn es zeitlich später als das gesetzliche Pfandrecht entstanden ist. Darin wird die Tendenz des Abkommens sichtbar, den Wert der durch das Abkommen geschützten Rechte auch gegenüber Maßnahmen nach nationalem Recht zu erhalten.

III. Rang der Rechte an Luftfahrzeugen

Wie die Begründung und der Inhalt eines Rechts an Luftfahrzeugen richtet sich auch sein Rang nach nationalem Recht. Davon schreibt das Abkommen zwei Ausnahmen vor:

Die erste Ausnahme wurde bereits unter II. erwähnt. Die Rechte im Sinne des Abkommens gehen allen anderen, nach nationalem Recht wirksam begründeten vertraglichen oder gesetzlichen Rechten vor. Die lex rei sitae tritt insoweit hinter Artikel I Abs. 2 des Abkommens zurück.

Die zweite Ausnahme enthält Artikel IV des Abkommens. Einzelne nationale Rechtsordnungen räumen den Entschädigungsansprüchen für eine Bergung oder Erhaltung des Luftfahrzeugs ein dingliches Vorrecht unter bestimmten formellen Voraussetzungen ein. Diese Rechte und deren Vorrang sind von den Vertragsstaaten an eigenen und fremden Luftfahrzeugen auch dann anzuerkennen, wenn sie ihrem eigenen Recht fremd sind.

Das deutsche Recht kennt diese Privilegien nicht, auch der Entw./Ges. über Rechte an Lfz. sieht sie nicht vor. Gleichwohl kann ein inländisches Luftfahrzeug damit belastet sein, wenn es in einem anderen Vertragsstaat, dessen Rechtsordnung die Privilegien gewährt, zu Schaden gekommen ist. Der nach dem Abkommen vorgeschriebenen Anerkennung des Vorrangs tragen §§ 75 bis 77 Entw./Ges. über Rechte an Lfz. für inländische, § 104 für ausländische Luftfahrzeuge Rechnung.

IV. Haftung von Ersatzteilen

Die Luftverkehrsgesellschaften halten an den Fluglinien, die von ihren Luftfahrzeugen beflogen werden, Ersatzteillager bereit. Die Ersatzteile dienen meist nicht einem bestimmten Luftfahrzeug, sondern allen Luftfahrzeugen einer oder auch mehrerer Gesellschaften. Eine rechtliche Verbindung zwischen Luftfahrzeug und Ersatzteil in der Gestalt des Bestandteils oder des Zubehörs besteht deshalb häufig nicht. Gleichwohl sehen einzelne nationale Rechtsordnungen — so auch künftig § 68 Abs. 1 Entw./Ges. über Rechte an Lfz. — vor, daß Rechte an einem Luftfahrzeug auf die Ersatzteile, die meist in verschiedenen Staaten lagern, erstreckt werden können. Die Mithaftung der Ersatzteile wird entweder im Wege der Zwangsvollstreckung in das Luftfahrzeug oder wie nach § 100 Entw./Ges. über Rechte an Lfz. durch Einzelvollstreckung in die Ersatzteile verwirklicht. Nach Artikel X des Abkommens ist die Haftung von Ersatzteillagern anzuerkennen, wenn bestimmte Formalien eingehalten werden. Hierfür verlangt das Abkommen im wesentlichen folgendes:

1. An dem Ersatzteillager muß eine Bekanntmachung angebracht sein, aus welcher das Recht, der Name und die Adresse des Berechtigten sowie das öffentliche Register, in dem das Recht eingetragen ist, hervorgehen (Artikel X Abs. 1 Satz 2).
2. Dem Register muß ein Verzeichnis mit der ungefähren Anzahl der Ersatzteile beigefügt werden (Artikel X Abs. 2).

Diesen Formvorschriften entsprechen § 69, § 88 Abs. 1, § 105 Entw./Ges. über Rechte an Lfz.

V. Zwangsvollstreckung in Luftfahrzeuge

Die Zwangsvollstreckung richtet sich nach den Vorschriften des Staates, in dem sie durchgeführt wird (Artikel VII Abs. 1 des Abkommens).

Zum Schutz der dinglich gesicherten Gläubiger verlangt das Abkommen bei der Vollstreckung sowohl in inländische als auch in Luftfahrzeuge eines anderen Vertragsstaates die Einhaltung von Fristen vor der Verwertung und die Benachrichtigung der Gläubiger und sonstigen Beteiligten am Zwangsvollstreckungsverfahren (Artikel VII Abs. 2 des Abkommens). Werden diese Vorschriften nicht eingehalten, kann der dadurch Geschädigte binnen sechs Monaten das Verfahren für nichtig erklären lassen (Artikel VII Abs. 3 des Abkommens). In Ausführung dieser Bestimmung soll gemäß § 108 Nr. 3 (§ 171 m) Entw./Ges. über Rechte an Lfz. die Beschwerdefrist gegen den Zuschlagsbeschluß künftig sechs Monate und nicht nur zwei Wochen betragen. Nach zwei Wochen kann die Beschwerde aber nur noch auf Verletzung der nach Artikel VII Abs. 2 des Abkommens einzuhaltenden Formalien gestützt werden. Jeder, der durch die Verletzung einer dieser Formvorschriften geschädigt worden ist, erhält auf diese Weise die Möglichkeit, die Verwertung bis zu sechs Monaten nach dem Zuschlag anzufechten.

Eine Verwertung darf erst beendet werden, wenn alle nachgewiesenen, dem betreibenden Gläubiger vorgehenden Rechte entweder befriedigt oder von dem Erwerber übernommen worden sind (Artikel VII Abs. 4 und Artikel VIII des Abkommens). Dies entspricht dem deutschen Zwangsversteigerungsrecht (§ 44 Abs. 1, § 52 Abs. 1 Satz 1 ZVG) und soll nach dem Entw./Ges. über Rechte an Lfz. auch für deutsche und ausländische Luftfahrzeuge sowie für Ersatzteile gelten, auf die sich ein Recht an einem Luftfahrzeug erstreckt (§ 108 Nr. 3, § 106 Abs. 1 Nr. 1, § 100 Nr. 2, § 106 Abs. 1 Nr. 2 Entw./Ges. über Rechte an Lfz.).

Bestimmte Gläubiger werden bei der Zwangsvollstreckung privilegiert, wobei diese Privilegien teils vorgesehen werden müssen, teils dem Ermessen des nationalen Gesetzgebers überlassen bleiben. Außer den Gläubigern, die Beträge für die Bergung oder Erhaltung des Luftfahrzeugs aufgewendet haben und deshalb ein dingliches Vorrecht vor anderen Rechten erwerben (oben unter III.), werden bevorzugt befriedigt

a) die Kosten des Zwangsvollstreckungsverfahrens (Artikel VII Abs. 6 des Abkommens), wie nach geltendem deutschen Vollstreckungsrecht (§ 44 Abs. 1, § 109 Abs. 1 ZVG) sowie

b) Zölle und Gebühren nach näherer Bestimmung des Vertragsstaates (Artikel XII des Abkommens und § 108 Nr. 3 [§ 171 i Abs. 1] Entw./Ges. über Rechte an Lfz.). Die übrigen Ansprüche des Fiskus genießen nach dem Abkommen kein Vorrecht.

Während die Vorrechte unter a) und b) nach dem Abkommen eingeräumt werden müssen, bleibt es

den Staaten überlassen, nach nationalem Recht demjenigen ein Vorrecht in Höhe von 20 v. H. des Erlöses zu gewähren, der durch ein Luftfahrzeug auf der Erde geschädigt worden ist (Artikel VII Abs. 5 des Abkommens). Zweck dieser Regelung ist es, dem Geschädigten wenigstens die Verwirklichung eines Teils seines Schadensersatzanspruchs zu ermöglichen. Das Vorrecht besteht nicht, wenn eine ausreichende Versicherung abgeschlossen ist. Da in der Bundesrepublik jedes inländische und ausländische Luftfahrzeug kraft Gesetzes haftpflichtversichert sein muß (§ 29 des Luftverkehrsgesetzes in Verbindung mit § 103 Abs. 3, §§ 106 bis 111 der Luftverkehrsordnung), hätte das Vorrecht keine praktische Bedeutung. Von seiner Einführung, die im Widerspruch zum geltenden deutschen Zwangsvollstreckungsrecht stünde, wird deshalb abgesehen.

Das Abkommen ermöglicht in Artikel XIV einen direkten Verkehr zwischen Gerichten und Verwaltungsbehörden der verschiedenen Vertragsstaaten. Dadurch wird die Durchführung der Zwangsvollstreckung in einem anderen Staat als dem Heimatstaat des Luftfahrzeugs beschleunigt.

## VI. Wirkungen der Beschlagnahme eines Luftfahrzeugs

Die Wirkungen der Beschlagnahme richten sich nach nationalem Recht. Die Beschlagnahme eines Luftfahrzeugs hat nach deutschem Vollstreckungsrecht zur Folge, daß über das Luftfahrzeug nicht mehr mit Wirkung gegenüber dem betreibenden Gläubiger verfügt werden kann. Ausnahmsweise wird der durch die Verfügung Begünstigte geschützt, wenn er gutgläubig ist (§ 23 Abs. 1 Satz 1 ZVG, §§ 135, 136 BGB). Bei Veräußerung der beschlagnahmten (unbeweglichen) Sache hindert selbst der gute Glaube die Fortführung des Zwangsvollstreckungsverfahrens nicht (§ 26 ZVG). Sollte eine ausländische Rechtsordnung in größerem Umfang als das deutsche Recht eine Verfügung über beschlagnahmte Luftfahrzeuge zulassen, so sind diese Verfügungen anzuerkennen (Artikel VI des Abkommens). Wird beispielsweise ein im Inland beschlagnahmtes ausländisches Luftfahrzeug gemäß seinem Heimatrecht wirksam mit einem neuen Pfandrecht belastet und das Pfandrecht in das ausländische Register eingetragen, so muß das Recht auch dann anerkannt werden, wenn dem neuen Pfandgläubiger die Beschlagnahme bekannt war (anders § 23 Abs. 1 Satz 1 ZVG, §§ 135, 136 BGB). Von der Anerkennung dieses Rechts sind die Vertragsstaaten nur befreit, wenn der verfügende Schuldner (nicht der durch die Verfügung Begünstigte) im Zeitpunkt der Verfügung von der Beschlagnahme Kenntnis hatte. Diese dem deutschen Recht bisher fremde Regelung übernehmen für ausländische Luftfahrzeuge § 108 Nr. 3 (§ 171 k) Entw./Ges. über Rechte an Lfz., für Rechte an ausländischen Luftfahrzeugen § 106 Abs. 5.

## VII. Geltungsbereich, Inkrafttreten

Das Abkommen gilt für alle Luftfahrzeuge, mit Ausnahme der im Militär-, Zoll- oder Polizeidienst verwandten Luftfahrzeuge (Artikel XIII des Abkommens).

Es bedarf der Ratifikation durch die Staaten, die es gezeichnet haben (Artikel XIX des Abkommens). Anderen Staaten steht der Beitritt offen (Artikel XXI Abs. 1 des Abkommens). Er wird am neunzigsten Tage nach Hinterlegung der Beitrittsurkunde im Archiv der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation wirksam (Artikel XXI Abs. 3 des Abkommens). Das Abkommen kann mit einer Frist von sechs Monaten gekündigt werden (Artikel XXII).